Bedienung, Wartung, Tipps und Garantie

Um den Wert Ihres neuen Rades und die Funktion seiner Technik zu erhalten, lesen Sie dieses Handbuch bitte sorgfältig vor der ersten Fahrt durch und bewahren Sie es zum Eintragen der vorgenommenen Kundendienste und zum Nachschlagen gut auf. Beachten Sie auch bitte die mitgelieferten Bedienungs- u. Wartungsanleitungen anderer Hersteller.
Dieses Handbuch zum Download und viele weitergehende Tipps, Bilder und Videos zum Thema finden Sie unter www.maxx.de/facts unter **„Bedienung & Wartung“.**

Inhaltsverzeichnis

A. Bedienungsanleitung **Seite**

1. Vor der 1. Fahrt

.1. Wichtige Informationen zur Verkehrs und Betriebssicherheit 3

.1 StvZO · Verkehrssicherheit 3

.2. Bauliche Veränderungen 3

.3 Anhängerbetrieb 3

.4 Maximalbelastung, Tipps für große und schwere Fahrer 3

.2. Registrierung, Übergabeprotokoll, Eigentümerpass 4

.3. Inbetriebnahme und persönliche Einstellungen (bei Direktbezug)

.1 „Raus aus dem Karton“ Endmontage Pedale & Cockpit 4

.2 Einstellen der idealen Sitzposition - Sattel 4-5

.3 Einstellen der idealen Sitzposition - Cockpit - Lenker/Vorbau 5

.4 Einstellen des gefederten Fahrwerks (optional) 5-6

.5 Beleuchtungsanlage mit Nabendynamo (optional) 6

.6 Einbremsen und Bremsen mit der Scheibenbremse (optional) 7

2. Die erste Schnupperfahrt 8

3. Vor jeder Fahrt 8

4. Transport 9

B. Wartung

1. Wartungs – Checkliste 10-14

2. sicherheitsrelevante Bauteile 14-15

C. Mobilitäts-Garantie 15

1. Gewährleistung und Herstellergarantie 15/16

2. Unfallersatz (Crash-Replacement) 16

3. Weltweite Ersatzteilversorgung 16

D. Kontakt / Impressum 16

A. Bedienungsanleitung

1. Vor der 1. Fahrt

.1. Wichtige Informationen zur Verkehrs und Betriebssicherheit

.1.1. StVZO · Verkehrssicherheit

Bitte beachten Sie, dass zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr eine straßenverkehrstaugliche, StVZO konforme Vollausstattung vorhanden sein muss. Diese Ausstattung liefern wir nur auf Wunsch und gegen Aufpreis bereits ab Werk. Lassen Sie sich auf jeden Fall zu Ihrer eigenen Sicherheit von einem Fachbetrieb oder von uns diesbezüglich beraten. Für den verkehrssicheren Zustand Ihres Rades sind Sie nach Übergabe des Bikes gemäß StVZO selbst verantwortlich.

Auf öffentlichen Straßen sind nach StVZO folgende Ausrüstungen nötig:

- Glocke (übrigens auch für ein MTB keine schlechte Sache!)
- Beleuchtungsteile wie Dynamo, Frontleuchte, Rücklicht und Rückstrahler.
- Batterielichter dürfen leider immer noch nur zusätzlich betrieben werden.
- Front- und Heckreflektor, Pedalrückstrahler , Speichenstrahler oder Reflektorstreifen - jeweils mit wellenförmige " ~ " Prüfzeichen

.1.2. Bauliche Veränderungen an der werkseitig gelieferten Ausstattung

Das Modular Bike System von MAXX ermöglichte es Ihnen, Ihr Bike individuell anfertigen zu lassen. **Merke:** Sie gefährden sich selbst und verlieren die gesetzliche Gewährleistung und unsere erweiterte Herstellergarantie, wenn an der ursprünglichen Spezifikation und Ausstattung Ihres Bikes ohne unsere Freigabe Modifikationen durchgeführt werden.

.1.3. Anhängerbetrieb

Bei Anhängerbetrieb beachten: Die Kupplung darf niemals an der Sattelstütze, sondern nur an der Hinterachse bzw. Hinterbau befestigt werden. MAXX empfiehlt Weber-Kupplungen. **Merke:** Voll gefederte Räder sind im Anhängerbetrieb nicht zugelassen.

.1.4. Maximalbelastung, Tipps für schwere und große Fahrer

Die zulässige Gesamtbelastung des ausgelieferten Fahrrades wurde nach Ihren Angaben in der Konfiguration bzw. Bestellung ausgelegt. **Merke:** Bei Überschreitung des angegebenen Fahrergewichts ist das Fahrrad unter Umständen nicht mehr betriebssicher und es erlischt die Gewährleistung bzw. unsere erweiterte Herstellergarantie. Ab 100 Kg Körpergewicht und 1.95 cm Körpergröße sollten Sie unsere Hinweise für große und schwere Fahrer unbedingt beachten. Sie ist über www.maxx.de/bikes_XXL abrufbar.

.2. Registrierung, Übergabeprotokoll, Eigentümerpass

Aufgrund der strengen Produkthaftungsgesetzgebung und als Voraussetzung für unsere umfassende Garantieleistung muss jedes Bike online unter www.maxx.de registriert werden. Dies erledigt Ihr Händler kostenlos bei der Übernahme oder MAXX direkt bei Versand oder Abholung. Als Bestätigung der Registrierung mit Eigentümerpass erhalten Sie nochmals als Kopie per Email in pdf-Format.

.3. Inbetriebnahme und persönliche Einstellungen (bei Direktbezug)

Ihr MAXX-Bike wurde in einem schützenden Versand-Vollkarton geliefert, die dazugehörigen Pedale oder das zusätzlich bestellte Zubehör sowie diese und andere Bedienungsanleitungen von Komponentenherstellern, deren Produkte wir am Rad verbaut haben, befinden sich in einem Zubehörkarton. **Merke:** Bewahren Sie sich den großen Versandkarton auf - für einen eventuellen weiteren Transport, einen Umzug oder eine Flugreise. Oder wenn das Bike zum Service geschickt werden soll.

.1 „Raus aus dem Karton“ Endmontage Pedale & Cockpit

Pedale: Unbedingt auf die unterschiedlichen Markierungen der Gewinderichtungen auf der Pedalachse achten: L=linkes Pedal (Linksgewinde); R=rechtes Pedale (Rechtsgewinde) – jeweils Sicht in Fahrtrichtung. Jetzt das Pedalgewinde (richtige Seite!) an das vorgefettete Kurbelgewinde setzen und es mit den Fingern bis möglichst zum Anschlag festdrehen. Erst jetzt mit einem 15 er Gabelschlüssel oder einem Inbusschlüssel handfest ziehen (ca. 20 Nm). Klickpedale sollten vor der ersten Probefahrt auf „leicht“ eingestellt werden (siehe Pedal-Anleitung).

Cockpit: Zum Karton-Transport ist das gesamte Cockpit mit Lenker, Vorbau und Schalt- und Bremsgriffen um 90° gedreht. Klemmen Sie das Vorderrad zwischen die Beine und schwenken Sie das Cockpit zurück in die korrekte Lenkposition. Jetzt prüfen Sie, ob das Cockpit in der „Geradeaus“-Position steht und ziehen den Vorbau mit seinen beiden hinteren Klemmschrauben am Gabelschaft fest. Das Steuersatz-Spiel ist bereits werksseitig eingestellt. Sollte es nachjustiert werden müssen, befolgen Sie bitte die Anweisung unter Wartung S. 9-13 Steuersatzspiel. **Merke:** Weitergehende Tipps zum Thema finden Sie unter www.maxx.de/facts unter „Bedienung & Wartung“.

.2 Einstellen der idealen Sitzposition - Sattel

Sattelhöhe: Die Sattelstütze lässt sich im Sitzrohr des Rahmens stufenlos verschieben. Fixiert wird sie durch das Festziehen der Inbusschraube (ATB/ Trekking) oder durch Umlegen des Exzenterspannhebels des Schnellverschlusses (MTB oder optional), wobei das kleine Rädchen auf der gegenüberliegenden Seite des Exzenterspannhebels der Vorspannung dient.

Die Stütze sollte nur so fest fixiert werden, dass sich bei normaler Kraftanwendung der Sattel nicht mehr im Sitzrohr verdrehen lassen kann. Bitte beachten Sie unbedingt die „**Max**“imum-Markierung auf der Stütze, die den maximalen Auszug aus dem Sitzrohr begrenzt. Bei gefederten Sattelstützen sollte die Einschubtiefe 120 mm nicht unterschreiten. Bei Überschreiten dieser Markierung droht Bruch – und Verletzungsgefahr. Stellen Sie Ihre **persönliche Sattelhöhe** so ein, dass in der senkrechten Pedalstellung das Knie noch leicht angewinkelt ist. Bei sportlichen Fahrern gilt die Fersen-Faustregel: Die Ferse bzw. der Schuhabsatz muss bei senkrechter Pedalstellung das Pedal ganz belasten können. Bei Ihrer Radbestellung wurde bereits in der Grundkonfiguration die beste Sattelhöhe als Empfehlungswert ermittelt.

Sattelhorizontale: Durch leichtes Öffnen der Sattelfixierschrauben am Kopf der Sattelstütze können Sie den Sattel in seiner Horizontalen ausrichten.

Sattelneigung: Sie sollte annähernd waagerecht ausgerichtet sein. **Merke**: Im Kontaktbereich des Sattels (Scham - und Dammbein) laufen empfindliche Gefäße und Nerven, sollten sich Schmerzen oder Taubheit einstellen, so verändern Sie die Sattelneigung oder tauschen notfalls den Sattel aus. Eine leicht nach unten geneigte Sattelspitze bringt eine deutliche Entlastung im Dammbereich

Abstand zum Lenker: Die Einstellung erfolgt durch Verschieben des Sattels an seinem schlittenförmig ausgeformten Untergestell („maximal- Markierung beachten!) im geöffneten Kopf der Sattelstütze. Hierbei sollte bei waagerechter Pedalstellung das Lot (senkrechte Linie) von dem abgewinkelten Knie (normale Sitzposition) ca. 1-2 cm hinter der Pedalachse sein.

.3 Einstellen der idealen Sitzposition - Cockpit Lenker/Vorbau

Je sportlicher die gewünschte Sitzposition, desto abgewinkelter der Oberkörper. Den Lenker sollten Sie mit leicht angewinkelten Armen erreichen können. Eine zu gestreckte Sitzposition kann zu Taubheitsgefühlen in den Armen und zu Nackenschmerzen führen, notfalls sollte ein kürzerer Vorbau und oder ein um 30-50 mm erhöhter Lenker gewählt werden.

.4 Einstellen des gefederten Fahrwerks (nur bei Fully)

Jedes gefederte Fahrwerk muss auf seinen Besitzer individuell angepasst werden, beachten Sie dabei die Bedienungs- und Einstellungsanleitung des Dämpfers oder der Federgabel. Federgabel und Rahmenfederung bilden eine dynamische Einheit und müssen aufeinander abgestimmt sein. Hierzu ist es wichtig, dass Sie über einige grundlegende Dinge Bescheid wissen sollten:

Federung: Dies übernimmt eine spezielle Luftkammer. Sie hat die Aufgabe, dem Fahrergewicht entgegenzuwirken und das Bike trotz Belastung in seiner neutralen Basisgeometrie auszubalancieren.

Der Luftdruck ist dem Fahrergewicht anzupassen - hierzu wird eine spezielle Hochdruck-Luftpumpe benötigt, die nicht zum Lieferumfang gehört. Im Regelfall sollte der Druck so eingestellt sein, dass Ihr Körpergewicht die Federgabel und den Dämpfer je nach Einsatzgebiet um ca. 20-30 % des verfügbaren Federwegs zusammendrückt. Dieses fahrergewichts-bedingte Eintauchen nennt man **„sag“.** Vieles ist Geschmacksache – wie beim Auto oder Motorrad: Der eine möchte gerne ein hartes, straffes Fahrwerk, der andere ein weicheres, gemütliches.

Dämpfung: Jedes gefederte Fahrwerk benötigt neben der Federung auch eine Dämpfung, um den Stoßdämpfer kontrolliert mit einer definierten Verzögerung in die Ausgangsstellung zurück zu bringen. Nicht zu träge und nicht zu agil eingestellt, sollte dies ohne mehrmaliges Nachschwingen erfolgen. Diese Aufgabe übernimmt die im Stoßdämpfer integrierte Zug- und Druckstufendämpfung mit regulierbarem Öldurchfluss. Mit der Druckstufe lässt sich das Losbrechmoment einstellen, z.T. mit einem Lockouthebel ganz blockieren oder bei einer Plattformdämpfung automatisieren.

Merke: Je träger die Dämpfung - vor allem die Zugstufe (gedrosselter Ölrückfluss), desto geringer die ungewollten Wipp-Bewegungen beim Pedalieren. Dies ist beim Bergauffahren, im Wiegetritt oder bei hoher Trittfrequenz in der Ebene empfehlenswert. Umgekehrt ist eine Zugstufe mit weiter geöffneten Ölrückfluss ideal für ruppiges Gelände und bei Offroad-Bergauffahrten zur Verbesserung der Traktion. Überdämpfte Grundeinstellungen können auf Dauer zu Schädigungen am Rahmen und Dämpfungssystemen führen, für die MAXX und der Dämpfer- / Gabelhersteller keine Gewährleistung übernehmen. Dies gilt auch für Dämpfer bzw. Gabeln mit "Lockout", wo die Druckstufe fast oder ganz blockiert werden kann. Das Lockout sollte deshalb immer nur bei glatten Fahrbahnen, im Wiegetritt oder bei der Bergauffahrt eingesetzt werden. Fahren Sie niemals mit blockierten Systemen durch Mulden oder Löcher, springen Sie niemals in der „Lockout-Position.

.5 Beleuchtungsanlage mit Nabendynamo (gilt nur bei verbauten City Set)

Sie haben Ihr Bike mit modernster Automatik-Tagfahrlicht-Beleuchtungsanlage ausgestattet: Die Stromquelle, der Nabendynamo, befindet sich in der vorderen Nabe. Am Rasterschalter des Scheinwerfers lässt sich das Licht regeln: Schalterstellung **„T“:** Tagfahrlicht ein; Schalterstellung „**0“**: Licht aus; Schalterstellung **„S“:** Automatik-Licht. Mittels eines Sensors schaltet sich die Lichtanlage bei Dämmerung automatisch ein.

Merke: Vor Demontage des Vorderrades unbedingt den Kabelkontaktstecker auf der *rechten* Nabenseite abziehen, sonst reißen Sie die Kontakte ab! Bei Wiedermontage des Rads nicht vergessen, den Kontaktstecker wieder aufzusetzen und Lichtkontrolle durchzuführen!

.6 Einbremsen der Scheibenbremse

Um die volle Bremsleistung zu erzielen und Geräusche bzw. Vibrationen im Bremssystem vorbeugen, müssen Bremsbeläge und –scheiben mit der ersten Fahrt vollständig eingebremst werden. Die gilt auch nach Wechseln von Belägen bzw. Scheiben im späteren Gebrauch. **Merke:** Bei unsachgemäßem Einbremsen können irreparable Schäden an Bremsbelägen und - scheiben entstehen, die nur durch einen kostenpflichtigen Austausch behoben werden können, da dies bei keinem Bremsenhersteller unter Gewährleistung fällt. Der Zweck des Einbremsens (wie auch bei Auto oder Motorrad) ist, eine dünne, gleichmäßige Schicht Bremsbelagsmaterial auf die neue Scheibe aufzubringen, was wiederum die erwünschte Reibung auf der Scheibenoberfläche erzeugt. Zum ordnungsgemäßen Einbremsen müssen Scheiben und Beläge durch sanftes Anbremsen erst auf Betriebstemperatur gebracht werden, um den Materialtransfer zu ermöglichen und schließlich wieder vollständig abkühlen. **Merke:** Bremsen Sie immer nur bis Schrittgeschwindigkeit herunter! Die Bremsscheibe sollte während dieses Prozesses bei anliegenden Belägen niemals zum Stillstand kommen, denn dabei würde ein partiell „dickerer“ Auftrag an Bremsbelagsmaterial entstehen, die dann das Vibrieren oder Quietschen entstehen lässt.

Das richtige Einbremsen einer Disc-Bremse

- Eine Strecke wählen, die mittlere Geschwindigkeit gestattet, dabei im Sattel bleiben.
- Ca. 20 x von ca. 30 km/h sanft auf Schrittgeschwindigkeit abbremsen.
- Auf höhere Geschwindigkeit beschleunigen und ca. 10 x Vorgang wiederholen.
- Bremse vor der nächsten Fahrt vollständig abkühlen lassen - nie mit Wasser kühlen.

Das richtige Bremsen mit einer Disc-Bremse

- Bei Nässe ist es normal, wenn sich beim Bremsen kurz Geräusche entwickeln.
- Bei langen Abfahrten die Bremsen nicht ständig „schleifen“ lassen. Lieber vorne und hinten wechselnd belasten und den Bremsen die Möglichkeit zum Abkühlen geben.
- Das Vorderrad kann deutlich mehr (ca.70%) Bremsleistung übertragen als das Hinterrad (ca.30%). Lernen Sie für Geländefahrten mit beiden Bremsen sicher zu bremsen. Geringerer Luftdruck im Vorderreifen erhöht die Griffigkeit.
- Der Verschleiß hängt sehr stark von Bremsverhalten, Wetter und abgefahrenen Tiefenmetern ab. Notorische „Hinterrad-Bremser“ haben einen extrem hohen Belagsverschleiß. Prüfen Sie regelmäßig die restliche Belagsstärke und tauschen diese rechtzeitig und gemäß Herstellerangaben aus. Benutzen Sie dabei nur Original-Bremsbeläge des Bremsenherstellers, andernfalls gefährden Sie sich selbst und verlieren Ihre Gewährleistungsansprüche.
- Bitte beachten Sie die mitgelieferte Bedienungsanleitung Ihrer Bremsanlage

2. Die erste Schnupperfahrt

Unternehmen Sie bewusst eine erste Schnupperfahrt abseits des Straßenverkehrs und auf bekanntem Terrain, um sich mit der Technik und der Koordination aller Bedienungselemente vertraut zu machen. Fahren Sie deswegen mit Vorsicht und erhöhter Aufmerksamkeit, um sich mit dem neuen Bike und dessen Sitz -, Lenk, - Schalt, - und Bremseigenschaften vertraut zu machen.

Bremsen: Beachten Sie die mitgelieferte Bedienungs- und Einfahranleitung des Bremsenherstellers. Vorsicht bei den modernen Bremsanlagen mit ihrer sehr hohen, gewöhnungsbedürftigen Bremsleistung, vor allem auf losem oder nassem Untergrund. Bremsen Sie niemals nur mit einer Hand am Lenker! Überprüfen Sie die Druckpunktlage der Bremsen. Beobachten Sie, welcher Bremshebel welche Bremse bedient bzw. welches Rad verzögert wird.

Schaltung: Schalten Sie immer nur, wenn Sie gleichzeitig antreten und sich die Kette im freien Umlauf befindet – dies gilt für Ketten und Nabenschaltungen.

3. Vor jeder Fahrt

Zur eigenen Sicherheit machen Sie es sich zur Gewohnheit, das Bike vor jeder Fahrt einer Routineprüfung zu unterziehen:

- ✓ Laufräder-Verschlusssysteme - Schnellspanner bzw. Steckachsen - fest?
- ✓ Räder: Laufen beide Räder rund? Sind alle Speichen fest?
- ✓ Reifen: Luftdruck ok ?, Ventilstellung senkrecht ?
- ✓ Steuersatz: Schieben Sie das Rad mit gebremstem Vorderrad vor und zurück. Ist der Steuersatz spielfrei?
- ✓ Vorbauklemmung: Klemmen Sie das Vorderrad zwischen die Beine und versichern Sie sich von der korrekten und verdrehfesten Stellung des Lenkers.
- ✓ Bremsen: Simulieren Sie im Stillstand mit beiden Bremsen eine kräftiges Bremsmanöver. Checken Sie bei Felgenbremsen die korrekte mittige Position der Bremsbeläge auf der Felgenflanke, vor allem, wenn das Vorderrad zum Transport abmontiert war.
- ✓ Achtung Winterfahrer: Feuchtigkeit in Brems-und Schalthüllen können bei großer Kälte Züge gefrieren lassen. (Siehe Wartung Seite 4-6)

4. Transport

... im Auto

Um Ihr Bike im Auto zu transportieren, kann es notwendig sein, Sattelstütze und Laufräder auszubauen. Die Sattelstütze wird samt Sattel nach dem Lösen des Schnellspanners einfach nach oben aus dem Rahmen gezogen. Zum Ausbau der Laufräder muss bei Seilzugbremsen zunächst das bremsseil-führende Röhrchen aus der Einrastung des waagrechten Bügels oberhalb des Reifens ausgehängt werden.

Bei hydraulischen Bremssystemen unbedingt die mitgelieferten Empfehlungen des Herstellers beachten. Dann wird der Nabenschnellspann-Exzenterhebel durch Umlegen geöffnet und die Vorspannmutter wenige Umdrehungen geöffnet, damit die Sicherheitsnase des Ausfallendes die Nabenachse des Laufrads nach unten freigibt. Zum Ausbau des Hinterrads die Kette auf das kleinste Ritzel - zum Transport jedoch auf das größte Ritzel schalten, um das Schaltwerk zu schützen. **Merke:** Beim Wiedereinsetzen der Räder muss umgekehrt die Nabenachse des Laufrads hinter der Sicherheitsnase des Ausfallendes einrasten. Danach die Vorspannmutter auf der gegenüberliegenden Seite des Nabenschnellspanners wenige Umdrehungen andrehen, sodass sich der Nabenschnellspann-Exzenterhebel mit leichtem Druck umlegen lässt. Achten Sie auch darauf, dass bei Felgenbremsen die Bremsschuhe beim Wiedereinsetzen der Räder durch das Reifenprofil nicht verstellt werden. Und nicht vergessen: Vor der Fahrt eine Bremsprüfung durchführen! Sollte Ihr Rad mit einem Steckachsensystem ausgerüstet sein, achten Sie auf die Hinweise des Herstellers.

... auf dem Auto

Wenn Sie Ihr Bike auf einem TÜV-geprüften Dach- oder Heckträger transportieren, entfernen Sie bei Ihrem Bike niemals die Sattelstütze mit Sattel, ohne das freigewordene Sitzrohr gegen Spritzwasser komplett abzudichten! Bedenken Sie, dass beim Außentransport das Bike vor allem beim Dachtransport erheblich durch Steinschlag, Insektenflug, Nässe oder aggressive, salzhaltige Meeresluft in Mitleidenschaft gezogen wird. Außerdem sollte Träger und Bike wirksam gegen Langfinger geschützt sein.

... mit dem Flugzeug

Übergeben Sie Ihr Bike der Airline nur sorgfältig verpackt im Bikekoffer oder im mitgelieferten Bikekarton. Alle exponierten Teile wie z.B. Pedale und Schaltwerk sollten besonders geschützt bzw. abmontiert werden.

Am Hinterrad sollte die Kette auf das größte Ritzel geschaltet werden. Die Lenker/Vorbau-Einheit sollte um 90 ° gedreht und fixiert werden. Die Züge dabei nicht knicken. Rahmenrohre könnten z.B. mit Schaumstoff-Isolierrohre vom Baumarkt geschützt werden. Rechnen Sie immer damit, dass Sie Ihr sorgfältig verpacktes Bike unverhofft und unter Zeitdruck für einen Sicherheitsprüfung oder dem Zoll auspacken müssen.

B. WARTUNG

1. Wartungs – Checkliste

Auch nach jeder Fahrt sollten Sie Ihr Bike einer Inspektion unterziehen - oft finden sich Kleinigkeiten, die Sie selbst beheben können. Wenden Sie sich jedoch im Zweifelsfall immer an einen Fachbetrieb. Nur Profis verfügen über Know-how, Werkzeuge und Ersatzteile, um Ihr Rad sicher und funktionell zu erhalten. Wartungs-und Pflegehinweise aller Markenbestandteile wurden diesem Rad beigefügt und finden sich auch unter den jeweiligen Websites dieser Hersteller.

- ✓ **Schutz gegen Korrosion und Witterungseinflüsse:** Sämtliche Bauteile sind für den normalen Gebrauch durch eine besondere Schutzschicht wie z.B. Eloxierung oder Pulverbeschichtung witterungsbeständig gemacht.
  Bei Verletzung dieser Schutzschicht ist die Witterungsbeständigkeit des Bauteils nicht mehr gewährleistet und sollte ausgetauscht werden. Bedenken Sie, dass Salzwasser in Küstennähe (Urlaub am Meer) oder Streusalz im Winter die Lebenszeit erheblich herabsetzen, das gleiche gilt auch bei ungeschützter Lagerung im Freien oder in feuchten Räumen. Zum besseren Schutz können Rahmen und Komponenten nach der Reinigung mit Schutzwachs versehen werden.
  Merke: Bremsbeläge, Felgenflanken und Scheiben müssen immer fett- und ölfrei sein!

- ✓ **Antrieb Kettenschaltung** (entfällt bei Nabenschaltung)**:** Der Antrieb - Kette, Kassette, Kettenblätter, Umwerfer und Schaltwerk - ist ein filigranes Feinwerk. Es muss mit Spezialmitteln aus dem Fachhandel "blitzblank" gehalten und in regelmäßigen Abständen von einer Fachkraft auf Verschleiß überprüft werden. Nur eine gut mit Spezialmitteln gepflegte Kette gewährleistet optimale Schaltfunktion und maximale Laufzeit der Kette und aller verbunden Bauteile. **Schaltwerk:** Schützen Sie dieses empfindliche, für die Schaltung wichtige Bauteil besonders vor Gewalteinwirkung. Legen Sie das Bike auf der Tour immer auf die Schaltwerks-abgewandte Seite. Größere Gewalteinflüsse haben oft ein Verbiegen oder gar Bruch des Schaltauges zur Folge. MAXX - Rahmen haben zur Sicherheit ein auswechselbares, nachrüstbares Schaltauge. **Merke:** Dieses Ersatzteil sollte bei keinem Urlaub fehlen.
  Feineinstellung: Lassen Sie sich ggf. von einem Fachbetrieb zeigen, wie Sie notfalls selbst eine Feineinstellung Ihrer Schaltung während der Fahrt durchführen können. Überprüfen Sie die Funktion der Schaltung. **Merke:** Durch Drehen der Zuganschlagschrauben an den Schaltgriffen können Sie die Spannung des Schaltseils auch während der Fahrt beeinflussen. Oft genügt weniger als eine Umdrehung, um eine „rasselnde“ Schaltung wieder zu justieren!

- ✓ **Antrieb Naben-u. Getriebeschaltung** (entfällt bei Kettenschaltung)**:** Eine Naben-bzw. Getriebeschaltung ist erheblich wartungsärmer wie eine Kettenschaltung, allerdings sollte in regelmäßigen Intervallen eine fachmännische Getriebewartung durchgeführt werden – nähere Informationen entnehmen Sie bitte den mitgelieferten Unterlagen des Herstellers. Die **Kette** sollte mit Spezialmitteln des Fachhandels gepflegt werden, Ritzel und Kettenradscheibe regelmäßig gesäubert werden. Sollte Ihre Schaltung über einen **Riemenantrieb** verfügen, erfordert dies eine besondere Handhabung – bitte entnehmen Sie alle Details der beigefügten Bedienungsanleitung des Herstellers. Korrekte Einstellung der **Ketten - bzw. Riemenspannung:** Dies erfordert etwas handwerkliches Geschick, im Zweifel lassen Sie dies von einem Fachmann durchführen. MAXX hat zwei unterschiedliche Systeme: **1) Spannen durch verschiebbares Ausfallende**: Zuerst müssen alle vier jeweils an den Außenseiten der beiden Ausfallenden befindlichen Inbusschrauben (5 mm Inbusschlüssel) gelockert werden. Jetzt lassen sich die beiden schwarzen Verschiebe-Elemente an der linken und rechten Innenseite der Ausfallenden mittels Verdrehen der auf der hinteren Stirnseite der Verschiebe-Elemente befindlichen Spannschrauben (4 mm Inbusschlüssel) in die gewünschte Richtung – Spannen oder Entspannen – bewegen. **Ausrichten des Laufrads:** Achten Sie beim Spannen unbedingt auf den geraden Sitz des Laufrads im Rahmen-Hinterbau – die beiden Spannschrauben sollten links und rechts gleichermaßen angezogen werden, eine Schiefstellung des Laufrads kann durch Nachjustieren an eine der beiden Spannschrauben korrigiert werden. Nach Spannen und Ausrichten des Laufrads müssen die jeweils vier Inbusschrauben mit 10 Nm wieder angezogen werden. Vergewissern Sie sich, dass beide Spannschrauben jeweils auf Anschlag stehen. **2) Spannen durch exzentrisches Tretlager**: Die Exzenter-Keilklemmung ist durch Öffnen der Inbusschraube (5 mm Inbusschlüssel) - und ggf. mit einem gezielten Schlag auf den Inbuskopf - auf der linken Seite in Fahrtrichtung gegen den Uhrzeigersinn zu lösen – anschließend lässt sich das Innenlager in die gewünschte Position drehen. Die Wieder-Fixierung erfolgt mit einem Anzugsmoment von 10-12 Nm. Die **optimale Kettenspannung** wird erreicht, wenn die Kette an ihrer strammsten Stelle mindestens um das Maß ihrer Höhe nach unten und oben bewegt werden kann. **<u>Merke:</u>** Achten Sie beim Spannen der Kette darauf, dass Brems-und Schaltzüge mitwandern können – u.U. müssten ihre Klemmverbindungen an der Kettenstrebe gelöst werden.
- ✓ Einer besonderen Pflege bedarf die **Kabelführung** der Schaltung und Bremsen. Die Schaltschritte moderner Schaltungen sind indexiert und millimetergenau abgestimmt. Zudem sind schwergängige oder blockierte Bremsen für den Biker eine große Gefahrenquelle. Oberstes Ziel ist also die optimale Leichtgängigkeit aller Kabel in Ihren Außenhüllen. Vermeiden Sie alles, was die Züge schwergängig machen könnte:

Schmutz, Staub, Spritzwasser (Rost und Vereisung im Winter, starke Biegungen, Knicke oder Brüche der Außenhüllen. Achten Sie bei Hydraulikbremsen auf den knickfreien Verlauf der Ölleitungen. Bei austretendem Öl an Leitungen oder Verbindungsteilen sofort zum Fachbetrieb!

- ✓ **Reinigung:** Vermeiden Sie Hochdruckreiniger - der harte Wasserstrahl und der extrem hohe Druck kann bei unsachgemäßer Anwendung die Grundschmierung bei Lagern und Ketten, Dichtungen, Dekoration und selbst Pulverbeschichtung zerstören. Zudem würde Wasser in das Innenleben der Rahmens gelangen, was Korrosion und somit Verlust an Sicherheit zu Folge hätte. Zur Entfernung der groben Kruste tut`s auch ein Gartenschlauch mit herkömmlichen Strahl und Autowaschbürste. **Merke:** Vermeiden Sie, dass ölhaltiges Abwasser in die Kanalisation oder ins Erdreich gelangt!
- ✓ **Teilbare Sitzstrebe:** (je nach Modell) Sollte Ihr Rahmen über eine teilbare Sitzstrebe verfügen, achten Sie stets auf den festen Sitz der Schraubverbindung.
- ✓ **Rahmen:** Kontrollieren Sie nach der Reinigung die Oberflächen aller Bauteile auf Risse, Beulen und Lackabplatzer, vor allem nach einem Sturz. Zeigen Sie verdächtige Stellen einem Fachmann. Zur Vermeidung von Korrosion müssen Lackschäden z.B. blanke Stellen unverzüglich fachgerecht versiegelt werden. MAXX bietet hierfür einen eigenen Renovierungsservice („Frame Clinic") an. Für alle RAL-Farben gibt es günstige Lackstifte unter http://www.lackstift24.de/ral-lackstift.html
- ✓ **Federungs- und Dämpfungselemente (optional):** Kontrollieren Sie möglichst nach jeder Fahrt den spielfreien Sitz des Hinterbaus in der Schwingenlagerung und aller Schraubverbindungen des Dämpfungselements an beiden Rahmenteilen. Lagerspiel und lockere Verbindungen können schnell zu irreparablen Schäden in den Lagersitzen führen. Die Maschinenlager sind dauerhaft geschmiert und wartungsfrei, Hochdruckreiniger oder Lösungsmittel zerstören sie jedoch schnell. Achten Sie auf die mitgelieferte Bedienungs- u. Wartungsanleitung des Federelementherstellers.
- ✓ **Gabel:** Eine gestauchte oder verbogene Gabel muss sofort ausgetauscht werden. Federgabeln sind gemäß den mitgelieferte Bedienungs- u. Wartungsanleitung des Federgabelherstellers zu bedienen und zu warten und dürfen nur von den autorisierten Servicestellen repariert werden!
- ✓ Auf den festen Sitz aller **Schraubverbindungen** achten – dabei die in den mitgelieferten Bedienungsanleitungen der Komponentenhersteller vorgeschriebenen Anzugsmomente beachten, soweit am Bauteil selbst nicht kenntlich gemacht sind.
- ✓ **Steuersatz:** Gabel und Lenker müssen sich leicht drehen lassen, ohne jedoch Spiel zu haben. Die korrekte Einstellung erfolgt über das „Lagerspiels“ am Steuersatz über die Inbusschraube des „Top Cap“ auf der Kappe des Vorbaus - dazu müssen allerdings zunächst seine beiden hinteren Klemmschrauben am Gabelschaft gelockert sein.

Zu viel Spiel - Schraube etwa 1/4 bis 1/2 Umdrehung rechtsrum anziehen oder mehr Spiel - linksrum lösen! **Merke:** Diese zentrale „Top Cap“ Schraube ist nur zum Einstellen des Lagerspiels, nicht zum Verstellen des Lenkers vorgesehen. Nicht vergessen, anschließend die korrekte „Geradeaus“-Stellung des Cockpits zu prüfen und beiden hinteren Klemmschrauben am Gabelschaft wieder festzuziehen. Ist beim Schwenken des Lenkers ein Rasten oder unsauberer Verlauf spürbar, ist der Steuersatz wahrscheinlich verschlissen und Sie sollten eine Werkstatt aufsuchen.

- ✓ **Lenker und Vorbau:** Der Vorbau muss fest und mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment auf Gabelschaftrohr und Lenker geklemmt sein. Schauen Sie sich die Bereiche um die Schweißnähte und die Lenkerklemmung an. Matte Stellen könnten auf Risse hinweisen.
- ✓ **Sattelstütze:** Bei Fahrten im Winter und bei Regen sollte das Innere des Sitzrohres mit Sprühwachs vor Korrosion geschützt werden. Die Sattelstütze darf nur bis zur eingravierten **Max**imalmarkierung aus dem Sattelrohr herausragen, bei gefederten Sattelstützen mit Hülse muss die Eintauchtiefe ins Sattelrohr mind. 120 mm betragen!
- ✓ **Tretlager** müssen sich leicht drehen lassen, dürfen jedoch kein Spiel haben. Feuchtigkeit und Nässe zerstört das Tretlager. Also Achtung bei Reinigung, Regenfahrten, Bachdurchquerungen oder beim Autotransport im Regen.
- ✓ **Pedale:** Die Lagerung moderner Pedale muss nicht nachgeschmiert werden. Die richtige Montage siehe 1.4.1 oder unter www.maxx.de/facts **„Bedienung & Wartung“.**
- ✓ **Bremsen**: Hydraulische Bremsschläuche, Bremskabel und Hüllen auf Beschädigungen oder Knicke kontrollieren. Die Bremsbeläge einer Felgenbremse müssen in jeder Hebelstellung mittig auf der Felgenflanke anliegen. Bei zu hoher Einstellung wird der Reifen beschädigt, eine zu tiefe Positionierung lässt die Bremsschuhe in die Speichen geraten! Abgenutzte Bremsbeläge rechtzeitig austauschen. Glasierte Bremsbeläge mit ca. 150 er Schmirgelleinen aufrauen, die Felgenflanken mit Waschbenzin reinigen, dabei Reifenkontakt vermeiden. Achten Sie auf die ggf. mitgelieferte Bedienungs- u. Wartungsanleitung des Bremsenherstellers, sollte Ihr Bike mit einer speziellen Bremsanlage ausgerüstet sein.
- ✓ **Laufräder:** Die Nabenschnellspanner müssen durch die Schwenkbewegung des Exzenterspannhebels um 90° fest verriegelt sein. Klappen Sie den Exzenter-Spannhebel so an Rahmen / Gabel an, dass ein versehentliches Öffnen ausgeschlossen ist. Niemals versuchen, den Nabenschnellspanner durch Festdrehen der Vorspannmutter auf der gegenüberliegenden Seite des Exzenterspannhebels zu schließen. Die vorstehende Nase der Achsaufnahme hat eine wichtige Sicherheitsfunktion, vor allem bei Scheibenbremsen.

Sollten Ihre Naben **spezielle Verschlusstechniken** haben, wie z.B. Steckachsen, Pedelec-Antriebsnaben oder Nabenschaltungsnaben mit Drehmoment-Sicherungen, beachten Sie die mitgelieferte Bedienungsanleitung des Herstellers. Das Anzugsmoment der optional mitgelieferten 5 mm Inbus-Schraubachsen für SON und Rohloff sind mit 12 Nm anzuziehen.
Alle **Speichen** sollten dieselbe Spannung haben, lockere Speichen führen zu Seiten - und Höhenschlägen im Laufrad. Vor allem nach einer Kollision, z.B. mit einem Bordstein gilt: **Felgen** auf Rundlauf kontrollieren, indem Sie bei drehendem Rad den Abstand zur Bremse beobachten - zulässiges Spiel ist ca. 1 mm. Das Zentrieren von Laufrädern soll dem Fachmann überlassen werden.
Die **Bremsflächen,** also Felgenflanken oder Bremsscheiben müssen stets sauber (keine Schmiermittel!), planflächig und frei von Rissen, Riefen oder Verformungen sein. Felgenstöße dürfen keinen spürbaren stufenartigen Versatz aufweisen.
Die Felgenflanken sind beim Einsatz einer Felgenbremse Teil der Bremsanlage und unterliegen so einer bestimmungsgemäßen Abnutzung. Sie müssen ausgetauscht werden, wenn Flanken konkav nach innen gewölbt sind und die angezeigte Verschleißgrenze erreicht ist. Der feste Sitz, Taumelfreiheit und Verschleißgrad der Bremsscheiben sollte regelmäßig vom Fachmann kontrolliert werden.
Reifen: Die Bereifung sollte stets innerhalb des zulässigen, am Reifen angezeigten Luftdrucks gehalten werden: Das Minimum sollte so gewählt werden, daß unter voller Belastung die Felge niemals gegen Felgenhorn und Schlauch durchschlagen kann, das Maximum siehe Herstellerangabe an der Reifenflanke. **Merke:** Keine Montierpaste beim Reifenwechsel verwenden. Untersuchen Sie die Reifendecke auf Risse, Schnitte oder sonstige Beschädigungen. Beschädigte Reifen müssen sofort ausgetauscht, die Ursachen fachmännisch behoben werden. **Merke:** Beim Nachkauf von Reifen ist unbedingt darauf zu achten, dass die Reifenbreite und Luftdruck mit den bereits verbauten Felgen und Schläuchen korrespondieren, Auskunft hierüber bei einem Fachmann oder auf den jeweiligen Websites der Hersteller.
Schläuche: Kontrollieren Sie vor allem bei Felgenbremsen stets, ob beide Ventile senkrecht zur Felge stehen. Die Verwendung der montierten Ventilmuttern ist nicht unbedingt empfehlenswert, da Ventilschrägstellungen nicht sofort erkannt werden. Durch das „Wandern“ des Schlauches im Reifen wirkt beim Bremsen das Ventil im Felgenloch wie ein Anker und lässt an dieser Stelle den Schlauch zerreißen.

2. Sicherheitsrelevante Bauteile

Das moderne Bike ist ein hoch entwickeltes Sport- und Freizeitgerät mit einem nach neuestem Stand der Technik ausbalancierten Gleichgewicht zwischen höchster Betriebssicherheit und anwenderfreundlichem Gewicht. Viele Bestandteile sind dem Verschleiß ausgesetzt. Erfahrungen haben gezeigt, dass je nach Betriebsdauer und

Betriebsintensität mit dem Auge nicht feststellbare Schwächungen und Beschädigungen auftreten können. Wir empfehlen daher einen regelmäßigen, jährlichen Begutachtung und ggf. Austausch von Lenker, Vorbau, Felgen durch einen Fachbetrieb. **Merke:** Nach einem Sturz oder einer anderen Gewalteinwirkung muss das Rad genauestens von einem Fachbetrieb auf Schädigungen untersucht werden - insbesondere bei Gabel, Laufrad, Rahmen, Lenker und Vorbau. Sollte bei einem der Bauteile nur das geringste Anzeichen von struktureller Beschädigung zeigen, sollte es zur eigenen Sicherheit sofort ausgetauscht werden.

C. MOBILITÄTS-GARANTIE

MAXX Bikes sind Premiumprodukte - robust und langlebig. Wir begleiten Sie auch viele Jahre nach dem Kauf als verlässlicher Partner und stellen dies mit einer umfassenden weltweiten Ersatzteilservice und weit über den gesetzlichen Rahmen hinausgehenden *Herstellergarantie* und einer kulanten *Crash Replacement* Regelung unter Beweis.

1. Gesetzliche Gewährleistung und Herstellergarantie

a) 10 Jahre Garantie auf MAXX-Produkte

MAXX garantiert für insgesamt 10 Jahre die Verarbeitungs - und Materialmängelfreiheit an privat genutzten MAXX-Produkten, ausgewiesen und gekennzeichnet durch das MAXX-Logo, insbesondere Rahmen. Bis einschließlich dem 5. Jahr ab dem Kauf bzw. dem Registrierungsdatum gewähren wir 100 % Garantie, nach dem 5. Jahr bis einschließlich dem 10. Jahr ab Registrierungsdatum erheben wir einen Nutzungs-Eigenanteil in Höhe von 50 % des zum Zeitpunkt der Schadens aktuellen Verkaufspreises des Austauschteils. Dafür erhält der Kunde ein Bauteil auf neuestem Stand der Technik. MAXX wird nach seiner Wahl das schadhafte Bauteil gegen gleiche oder wertgleiche Produkte bzw. Nachfolgeprodukte austauschen oder instand setzen, Nachbesserungen sind zulässig. Voraussetzung für diese umfassende Garantieleistung ist die Registrierung des Bikes und der auf der Rückseite dieses Hefts im Service-Protokoll nachgewiesene jährliche Service durch einen Fachbetrieb. Die Garantieleistung umfasst keine Anbauteile wie z.B. Dämpfer und keine Nebenkosten wie z.B. Umbau - bzw. Frachtkosten. Sollte das Datum der Registrierung um mehr als 1 Monat vom Datum der Lieferung von MAXX an den Händler abweichen, so gilt das Lieferdatum an den Händler. Für Verschleißteile und sicherheitsrelevante Bauteile wie z.B Lenker, Vorbau, Felgen - benannt in der MAXX Gebrauchsanleitung - sowie in allen Punkten, die hier nicht im Einzelnen geregelt sind, gilt die gesetzliche Gewährleistung.

b) 24 Monate gesetzliche Gewährleistung auf Bauteile anderer Markenhersteller

Auf Bauteile anderer Markenhersteller gelten die gesetzlichen Gewährleistungs-Regelungen. Manche Hersteller bieten eine erweiterte Herstellergarantie, die MAXX ohne

Anerkennung einer Rechtspflicht an den Käufer abtritt. Sollte das Rad nicht direkt bei uns bezogen worden sein, erfolgt die Garantieabwicklung dieser Bauteile ohne Inanspruchnahme von MAXX zwischen dem Fachhändler und der zuständigen Servicestelle des jeweiligen Markenherstellers.

Die Gewährleistung und Herstellergarantie erlischt bzw. gilt nicht

- bei nicht durchgeführter Registrierung binnen 1 Monat nach Empfang
- bei fehlenden Nachweis eines regelmäßigen Service durch einen Fachbetrieb
- bei unsachgemäßen Gebrauch und Nichtbefolgen dieser Bedienungs,- Pflege-und Wartungsanleitung, die beim Kauf ausgehändigt und quittiert wurde.
- bei Abänderung der ausgelieferten Spezifikation des Rades, z.B. durch nachträglicher Montage von nicht durch MAXX freigegebene Bauteile.
- für typische Verschleißteile wie Kette, Ritzel, Bremsscheiben u. Beläge, Felgenflanken bei mit Felgenbremsen, Reifen, Schläuche, Brems-und Schaltzüge mit Hüllen.
- bei Besitzerwechsel
- bei (Vor)-Schädigungen an Bauteilen durch Sturz, Unfall oder Transportschaden.
- bei höherer Gewalt, bzw. durch Ereignisse, die nicht durch MAXX zu verantworten sind.
- bei Mängel, die aus Folgeschäden resultieren, nachdem der erstmalig aufgetretene Mangel nicht unverzüglich bei MAXX oder bei einem anderen Fachbetrieb begutachtet und repariert bzw. ausgetauscht wurde. Der Fachbetrieb muss aus seiner Fachkenntnis über das weitere Verfahren entscheiden, ggf. aus Sicherheitsgründen die Weiterbenutzung des Rads bzw. eines Bauteils untersagen.

2. Unfallersatz (Crash Replacement)

MAXX begleitet seine Produkte auch bei Schadensfällen durch Unfälle oder Fehlbenutzung, die nicht unter die Garantie fallen. Wir bieten dazu für alle privat genutzten MAXX-Produkte, ausgewiesen und gekennzeichnet durch das MAXX-Logo, günstige Austauschpreise an. Danach gewährt MAXX jedem registrierten Kunden für die Dauer von 10 Jahren einen Crash Replacement Rabatt von 50 % auf den aktuellen Verkaufspreis gegen kostenlose Einsendung des defekten Bauteils. Wir gewähren auch auf fremde Markenprodukte günstige Austauschpreise, z.B Laufräder, Gabeln etc.

3. Ersatzteilversorgung - weltweit

MAXX garantiert Ihnen auch bis zum entferntesten Winkel der Erde eine weltweite Ersatzteilversorgung - zu marktüblichen Preisen und Express-Beförderungskosten innerhalb 72 Stunden – Auslieferort sollte eine offizielle Postadresse sein.

D. KONTAKT / IMPRESSUM

MAXX Bikes & Components GmbH Theodor-Gietl- Str. 1 D - 83026 Rosenheim
Tel: +49 (0) 8031 2605-0 info@maxx.de Traunstein HRB 8989 GF: Uwe Matthies